MEDIO: PORTAL EL PORVENIR

FECHA: 04/JULIO/2020

Comunicación Financiera

El Porvenir.mx

Moody's baja calificación de Aeroméxico; al borde de default

Esto significa un recorte de tres escalones a la calificación de la aerolínea del Caballero Águila, cuya nota actual se considera "altamente especulativa"

CIUDAD DE MÉXICO.- La **agencia** Moody's degradó la calificación de Aeroméxico y la dejó casi al borde del default, después de que la aerolínea que dirige Andres Conesa anunció el inicio de una reestructura financiera mediante el Capítulo 11 de la legislación de Estados Unidos.

"Moody's Investors Service (Moody's) ha degradado la calificación de Grupo Aeroméxico a 'Ca' desde 'Caa1'. Moody's también ha bajado a 'Caa2' desde 'C ' la calificación senior no garantizada de sus pagarés globales con vencimiento en 2025, emitida por su subsidiaria de propiedad absoluta Aerovías de México", informó la **agencia** este jueves.

Esto significa un recorte de tres escalones a la calificación de la aerolínea del Caballero Águila, cuya nota actual se considera "altamente especulativa" y además se ubica a sólo dos peldaños de la calificación mínima, D o "default".

Moody's relacionó el recorte de calificación al fuerte impacto de la pandemia en la industria aérea y a la protección que Aeroméxico solicitó ante la ley de la Unión Americana, que le permite continuar operando mientras suspende el pago a sus acreedores.

Desde su perspectiva, las pérdidas para los acreedores que no cuentan con un respaldo pueden ser mayores a 70% de lo adeudado por Aeroméxico.

"Para Aeroméxico asumimos una reducción de al menos 60% en el tráfico de pasajeros para todo 2020 con respecto a 2019 y una reducción de 40% para 2021, con volúmenes que se recuperan a niveles de 2019 solo para 2023", señala el reporte de la **agencia** calificadora.

La deuda de Grupo Aeroméxico y por la que decidió acogerse al Capítulo 11 de la Ley de Quiebras en Estados Unidos asciende a 5 mil millones de dólares, el equivalente a 116 mil millones de pesos.

La deuda financiera de la aerolínea, que incluye créditos bancarios, seguros y bonos, es de 2 mil millones de dólares, pero si se le suma el pago por la renta de los aviones, lo cual se considera como deuda, los contratos de arrendamiento ascienden a 3 mil millones de dólares.

El Capítulo 11 le permite a Aeroméxico pedir extensiones de plazo para pagar estas deudas, ya que derivado de la pandemia de Covid-19, su tráfico de pasajeros cayó 90% en abril y mayo.

De acuerdo con los documentos presentados en la Corte del Sur de Nueva York, la aerolínea le debe dinero al Bank of New York Mellon, Citi, BBVA, Wells Fargo, Santander, HSBC, Deutsche Bank, General Electric, Panasonic Avionics, Boeing, Nordic Aviation Capital, IBM Capital, Celestial Aviation, Air Lease, Sabre y Oracle México.

Actualmente, el apalancamiento de la aerolínea calculado, en veces, su deuda neta ajustada sobre EBITDAR es de 5.1 veces, mientras que Avianca y LATAM Airlines, también en Capítulo 11, tenían un apalancamiento de 8.9 y 4.0 veces, respectivamente.

Aeroméxico tratará de preservar la mayor cantidad de efectivo disponible para sacar adelante la operación de la empresa y dejar a un lado el pago de deuda.

El pasado 15 de junio, EL UNIVERSAL adelantó que existía el riesgo de que alguna aerolínea mexicana cayera en Capítulo 11 o concurso mercantil ante el escenario sombrío para el sector de la aviación frente a la pandemia de Covid-19.

En el primer trimestre del año, Aeroméxico reportó una pérdida neta de 2 mil 508 millones de pesos y en 2019, sus pérdidas fueron de 2 mil 369 millones.

De todas las aerolíneas mexicanas, la del Caballero Águila es la más expuesta a las medidas de confinamiento internacional. Actualmente no vuela hacia Sudamérica, mientras que en Europa no se permite la llegada de mexicanos